TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 marca 1935 r. | NR. 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dr Tadeusz Bierowski
Gen. Sekretarz Polsk. Stowarzyszenia Prawa Morskiego.

Charakter prawny umowy o pracę marynarza

II.

Robotnik lądowy, zawierając umowę o pracę, przystępuje do wspólnoty pracy, do wspólnoty zawodowej — poza jednak czasem swej pracy wzgl. zakresem obowiązków, dysponuje swobodnie swym czasem wolnym i swoją osobą. Podporządkowanie jego pracodawcy ogranicza się jedynie do sfery i dziedziny pracy, o którą się umówił. Poza orbitę tych obowiązków nie sięga władza rozkazodawcza, wzgl. możność wydawania poleceń ze strony pracodawcy. Robotnik może odmówić wykonywania pracy a odpowiedzialność jego za podobny akt samowoli jest jedynie cywilną. W każdym razie do wykonania przyjętych umownie obowiązków zmuszony być nie może. Inaczej marynarz, którego organy bezpieczeństwa na wniosek kapitana mogą zmusić zapomocą stosownych zarządzeń do spełnienia swych obowiązków. Warsztat pracy jest dla robotnika przymusowem miejscem jego pobytu jedynie w godzinach pracy, pomijając szczególne obowiązki nadzoru lub pieczy. Natomiast statek jest dla marynarza nietylko jego warsztatem pracy, lecz również przymusowem miejscem życia przez cały czas jego zaciągu. Na lądzie wszelka praca, poza godzinami pracy, może mieć miejsce tylko w razie zgody inspekcji pracy i musi być wynagradzana jako praca nadgodzinowa. Natomiast na statku marynarz może być o każdej porze dnia i nocy pociągnięty do pracy dodatkowej, jeżeli jest ona konieczną dla zabezpieczenia statku przed grożącem niebezpieczeństwem, a nawet i w innych wypadkach, które można określić zbiorowem mianem pojęcia pracy w interesie statku, jego ładunku i osób na nim się znajdujących.

Z tych paru przykładów, które możnaby mnożyć przez zacytowanie szeregu postanowień z ustawy z dnia 2 czerwca 1902 r. o ordynacji żeglarskiej, zwanej u nas ustawą o służbie marynarza, wynika zupełnie wyraźnie, że umowa o pracę marynarza wychodzi poza ramy obligatoryjnego stosunku umownego, że wkracza ona w dziedzinę przepisów mających charakter publiczno - prawny i w konsekwencji swojej pociąga ona wspólnotę bytowania i życia na statku, oraz poddanie się całemu systemowi obowiązków stypulowanych ustawowo, z wyraźnym celem ochrony interesu osób i majątku, przewożonych drogą morską. Marynarz więc nie jest jedynie pracobiorcą w lądowem tego słowa znaczeniu — jest on członkiem zorganizowanej społeczności, którą pozwalam sobie nazwać społecznością okrętową, mającą za zadanie cele wyższe, niż zarobkowy cel jednostki, będący motorem działania pracownika lądowego. Cele te streszczają się w wypełnianiu funkcji transportu morskiego, mającego zarówno duże znaczenie z gospodarczego punktu widzenia danego państwa, jak i narażonego siłą rzeczy na niebezpieczeństwo ze strony żywiołu morskiego. Te dwa elementy transportu morskie-

go nakładają na marynarza szereg obowiązków, wychodzących poza ramy prywatnoprawnej umowy o pracę, obowiązków, za które nie otrzymuje on żadnego ekwiwalentu, żadnej dopłaty, będącej zasadniczym warunkiem umowy o pracę. Są to obowiązki wyższego rzędu, typu społecznego, obowiązki mające na uwadze życie i dobro innych członków społeczności okrętowej, jak również i dobro statku, oraz ładunku. Nie ulega wątpliwości, że każdy obywatel ma szereg obowiązków, płynących z potrzeby obrony kraju, ochrony praworządności itd., za które również nie otrzymuje wynagrodzenia. Nigdzie jednak nie wiąże się z zakresem pracy na lądzie cały system środków i zarządzeń prewencyjnych i represyjnych, jak to ma miejsce na statku w stosunku do marynarza. Konsekwencje ustawowe, jakie się wiążą z prywatnoprawną umową o pracę marynarza, rozszerzają znaczenie i charakter prawny tej umowy — wyposażają ją w skutki oparte na prawie publicznem, a skutkiem tego nadają stosunkowi pracy na morzu właściwości odrębne i podnoszą go do wysokości specjalnej instytucji prawnej, w której elementy prawa prywatnego i prawa publicznego są ściśle ze sobą związane. Dlatego też umowę o pracę marynarza możemy nazywać umową „sui generis“, a to tembardziej, że podlega ona nadzorczej władzy państwa. Czem bowiem innem, jak nie kontrolą nad powstawaniem i rozwiązywaniem stosunku umownego jest t. zw. akt zaciągu, czyli zatwierdzanie listy załogi, wraz z równoczesnem potwierdzaniem tego faktu przez adnotację w książeczce marynarskiej, ze strony władzy administracji morskiej? Państwo zaznacza w tym akcie, jak wielką wagę posiada umowa o pracę na morzu z punktu widzenia gospodarczych interesów państwowych, oraz ze względu na troskę, jaką państwo otacza życie swych obywateli, odrywających się niejako od jego terytorjum państwowego, oddanych na łaskę groźnego żywiołu i znajdujących się jedynie pod ochroną kapitana i załogi, których skład, kwalifikacje i inne warunki pracy nie mogą być skutkiem tego obojętne dla władzy państwowej.

Ten odrębny zakres praw i obowiązków marynarza nadaje pełną treść różnej nomenklaturze robotnika i marynarza. Równocześnie zaś uzasadnia różnicę, jaka zachodzi pomiędzy zwykłą, lądową, umową o pracę — a umową o pracę na morzu, przez władzę państwową, w formie aktu zaciągu, każdocześnie zatwierdzaną i skutkującą szereg obowiązków, opartych na przepisach prawa publicznego. Różnice te, zasadnicze i istotne, skłoniły niewątpliwie ustawodawcę do pozostawienia tekstu rozporządzenia o pracy robotników w tem brzmieniu, w jakiem je znamy — dla ustawodawcy bowiem było niewątpliwe i zupełnie jasne, że robotnik nie jest marynarzem, a pojęcie marynarza nie pokrywa się z pojęciem robotnika, tak samo jak i umowa o pracę na lądzie nie jest równoznaczną z umową o pracę marynarza.

Powyższej tezie mogą zarzucić obrońcy zasady stosowania do marynarzy ustaw lądowych, że jednak w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych ustawodawca dał w sposób wyraźny do zrozumienia, że nie zamierza niem objąć osób zatrudnionych na statkach morskich. Jeżeli zatem istnieje zasadnicza różnica pomiędzy marynarzem a robotnikiem, czyli pomiędzy pracownikiem na morzu a pracownikiem na lądzie, i jeżeli różnica ta nawet sięga w dziedzinę charakteru umowy o pracę — to ustawodawca powinien był również i w rozporządzeniu o pracownikach umysłowych uznać tę różnicę za samo przez się zrozumiałą, i nie stypulować wyjątku, o którym wyżej mowa.

Zarzut ten byłby najpoważniejszym z kategorji argumentów obronnych, któremi posługuje się obóz przeciwny, gdyby nie fakt, że na statku, a zwłaszcza na statku pasażerskim, zatrudniani są pracownicy umysłowi, nie podpadający ani pod pojęcie marynarza, ani pod pojęcie oficera, wzgl. osób z oficerami zrównanych, a wymienionych w par. 2 ustawy o służbie marynarza. Wprawdzie ostatni ustęp tego paragrafu postanawia, że marynarzem w rozumieniu ordynacji żeglarskiej jest każda inna osoba poza kapitanem, oficerami statku, oraz osobami z oficerami zrównanemi (lekarze, intendenci i płatnicy), to jednakże wynikałyby kolizje prawne w związku z zatrudnieniem na statkach niektórych pracowników umysłowych, jak np. ochmistrzów, urzędników administracyjnych, a nawet i członków orkiestry, co do których to ostatnich, judykatura sądu najwyższego wypowiedziała się za zaliczeniem ich do kategorji pracowników umysłowych. Powstałyby kwestje, czy osoby te, jakkolwiek uważane za marynarzy w świetle ordynacji żeglarskiej są pracownikami umysłowymi czy nie i czy wobec tego niektórych ich praw i obowiązków, nieuregulowanych ordynacją żeglarską, nie należy rozpatrywać w świetle przepisów rozporządzenia o pracownikach umysłowych. Dla uchylenia tych wątpliwości i dla wykluczenia podobnych kolizyj prawnych, wyłączył ustawodawca, mojem zdaniem, osoby zatrudnione na statkach morskich z pod działania rozporządzenia o pracy pracowników umysłowych.

Poza arsenałem argumentów interpretacyjnych, odnoszących się do wyżej wspomnianych ustaw, posługuje się obóz przeciwny również względami słuszności i wysuwa zastrzeżenie, że z uwagi na bardzo ciężką pracę marynarzy nie można ich pozbawiać zdobyczy socjalnych, które osiągnęli pracownicy lądowi, albowiem byłoby to równoznaczne z nadaniem marynarzom t. zw. „privilegium odiosum“.

Nikt nie będzie usiłował zaprzeczyć, że praca marynarzy jest ciężka, szczególnie w złych warunkach klimatycznych, lub atmosferycznych, lub też w razie zaistnienia niebezpieczeństwa dla statku, w którym to wypadku, jak już wyżej wspomniano, jest marynarz zobowiązany do całego szeregu prac i wysiłków, a nawet zobowiązany jest do narażania swojego życia dla dobra innych członków społeczności okrętowej, ochrony statku i ładunku. To też względy słuszności przemawiałyby w całej pełni za nadaniem marynarzom jak najszerzej pojętych praw socjalnych, gdyby nie sprzeciwiała się temu z jednej strony powszechna praktyka przyjęta pod banderami obcemi, oraz wynikające z tej praktyki konsekwencje natury ekonomicznej i konkurencyjnej.

We wszystkich marynarkach obcych praca marynarza traktowana jest jako praca dorywcza, o charakterze niestałym, nie dająca marynarzowi żadnych innych uprawnień, poza prawem do wyjścia na ląd w porcie w chwilach wolnych od pracy, prawem do urlopu skromnie pojętego, o czem będzie mowa niżej, oraz prawem do bezpłatnego leczenia w razie choroby i wypadku, a w końcu i prawem repatrjacji do portu ojczystego. Ekwiwalentami tej pracy są: 1) płaca, prawie zawsze wyższa od płacy robotnika lądowego (w naszej flocie handlowej przeciętna płaca marynarza wynosi około 20 zł mies. kalkulowana wraz z wyżywieniem i pomieszczeniem), 2) wyżywienie jakościowo i ilościowo stojące pod wszystkiemi banderami na wysokim poziomie, 3) pomieszczenie na statku, 4) możność zaciągu pod wszystkiemi banderami.

Sytuacji tej faktycznej nie zmieniły nawet ustawodawstwa najnowsze i to ze strony państw, które wysuwając prymat społecznego znaczenia pracy w swej ideologji państwowo-gospodarczej powinny, siłą rzeczy, wyposażyć pracę na morzu we wszystkie zdobycze ochronnego ustawodawstwa lądowego. Okazuje się jednak, na przykładzie ustawodawstwa sowieckiego, italskiego, a również i najnowszego ustawodawstwa niemieckiego, że państwa te liczą się poważnie z argumentami natury ekonomicznej i konkurencyjnej, przyznając im pierwszeństwo przed koniecznością realizowania głoszonych zasad, wcielanych bezwarunkowo w życie na lądzie.

W Rosji Sowieckiej jedynie czas pracy został ustalony na ścisły okres 8-godz. z wyjątkiem prac związanych z bezpiecz. statku itp. (klauzulę tę spotykamy zresztą we wszystkich ustawodawstwach morskich wzgl. we wszystkich umowach zbiorowych z pewnemi odchyleniami in plus albo in minus). Należy zaznaczyć, że 8-mio godzinny dzień pracy jest ściśle przestrzegany w polskiej marynarce handlowej i ma miejsce na morzu za pomocą t. zw. służby wachtowej, to jest pracy odbywającej się na zmianę co dwie lub cztery godziny. 12-godzinny dzień pracy ma szerokie zastosowanie pod innemi banderami, w naszej zaś marynarce handlowej praktycznie jedynie w odniesieniu do załogi pokładowej i to w podróżach pokrywających się mniejwięcej z granicami t. zw. żeglugi małej i na statkach nie przekraczających 2.600 ton rej. br. Natomiast w marynarce niemieckiej, na podstawie ostatniego aktu normatywnego, jaki został wydany w postaci t. zw. ordynacji taryfowej (Tarifordnung) przez powiernika pracy (Treuhaender der Arbeit) w dniu 1 grudnia 1934 r. — 8-godzinny dzień pracy został w większości wypadków zastąpiony przez dzień 12-godz., albowiem zarówno granice pływania nie zostały oznaczone, jakoteż rozszerzono ten system na załogę maszynową, na statkach nie przewyższających 2.000 ton br. Na uwagę zasługuje również postanowienie par. 15 umowy zbiorowej w marynarce handlowej włoskiej, podpisanej już za czasu stworzenia systemu korporacyjnego, a więc znajdującej się pod przeważającym wpływem nowego faszystowskiego ustawodawstwa socjalnego i efektywnej kontroli państwowej. Mimo to jednak, wprowadza ta umowa również 12-godzinny dzień pracy na morzu dla załogi pokładowej, bez ograniczenia zasięgu pływania i bez określania granicy tonażu.

Termin wypowiedzenia, który w naszej marynarce handlowej został ustalony, zgodnie z powszechnie przyjętemi zwyczajami, na 48 godzin w porcie krajowym i który zdaniem obrońców zasady rozciągnięcia ustaw lądowych na pracę na morzu, jest bardzo krzywdzący dla marynarza — nie wchodzi w większości ustawodawstw wzgl. umów zbiorowych prawie zupełnie w rachubę, albowiem pod innemi banderami przyjmuje się przeważnie marynarza na daną podróż, czyli t. zw. rejs, co ma często nawet miejsce i na linjach regularnych. Np. w marynarce angielskiej, po przybyciu statku do portu wszyscy członkowie załogi są automatycznie zwalniani i zgłaszają się dopiero w dniu odjazdu statku. System ten pozwala armatorowi na duże oszczędności, albowiem angażuje on w czasie postoju statku robotników lądowych do wykonania robót portowych, oczyszczenia statku itd., a natomiast nie utrwala stosunku pracy z członkami załogi, a co zatem idzie, w praktyce nie jest nwet obciążony obowiązkiem udzielania im bezpłatnego urlopu.

Co do praw urlopowych, co do których zresztą w polskiej marynarce handlowej, na podstawie postanowienia umowy zbiorowej, wprowadzono te same terminy, co w odniesieniu do robotników lądowych, albowiem przyznano 8-dniowe urlopy po jednym roku pracy i 15-dniowe urlopy po trzech latach pracy — posłużę się również przykładem wyżej wspomnianych ustawodawstw dla podkreślenia różnicy, jaka zachodzi pomiędzy warunkami naszemi o bcemi. Włoska umowa zbiorowa przewiduje w par. 51 półtora-dniowy urlop za każ-

dy miesiąc służby, jeżeli statek wraca do portu wyjściowego, lub do portu włoskiego. Jakkolwiek więc teoretycznie czas urlopu wynosi 18 dni w roku, to jednak nie należy zapominać, że zbiegają się te półtora dni udzielane w każdym miesiącu, czyli sumarycznie 18 dni w roku z t. zw. prawem marynarza wyjścia na ląd. To prawo marynarza jest powszechnie i zwyczajowo uznane pod każdą banderą. Ustawodawstwo włoskie zrobiło z rzeczy dotychczas praktykowanej i przez nikogo nie kwestjonowanej, urlopowy przywilej marynarza, nie obciążający faktycznie armatora włoskiego w większym stopniu, niż to miało miejsce przed wprowadzeniem w życie socjalnych zasad faszystowskich.

W niemieckiej marynarce handlowej urlop po 1 roku pracy wynosi 4 dni i zwiększa się po każdym dalszym roku pracy o 1 dzień aż do osiągnięcia maksymalnej granicy 20 dni po 20 latach pracy u tego samego armatora. Ten przykład jest również pouczający, albowiem dowodzi on, jak dalece zasady ustroju narodowo-socjalistycznego liczą się z warunkami eksploatacyjnemi armatorów niemieckich. We flocie niemieckiej 15-dniowy urlop będzie mógł osiągnąć marynarz dopiero po 15 latach pracy u tego samego armatora, co jest postanowieniem czysto teoretycznem, albowiem niewątpliwie bardzo nikły jedynie procent marynarzy będzie zatrudniony przez tak długi okres czasu w temsamem przedsiębiorstwie. Natomiast w naszej marynarce już po 3 latach osiąga marynarz 15 płatnych dni urlopu, przyczem należy zauważyć, że marynarzy takich jest już duży odsetek.

Ustawodawstwo sowieckie przyznaje jedynie wypoczynki przy końcu tygodnia w ilości 42 godzin, jednakże zastrzega dowódcy statku daleko idące uprawnienia, co do wyznaczania pracy również i w tym okresie wypoczynkowym.

Tych parę najbardziej frapujących przykładów, jakkolwiek zaczerpniętych z dziedziny rozważań ekonomicznych, a nie prawniczych, można przeciwstawić skutecznie zasadom słuszności, wysuwanym w dyskusji o charakterze prawnym.

Reasumując powyższe uwagi, należy scharakteryzować umowę o pracę marynarza, jako umowę o pracę, rodzącą jednak pewne specjalne skutki prawne. Całokształt stosunków prawnych, wynikających z tej umowy, reguluje wyżej wspomniana ordynacja żeglarska z r. 1902, która nie została uchylona przez żaden akt ustawodawczy. Pogląd ten został przyjęty prawie jednomyślnie przez uczestników II Zebrania Naukowego Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, które się odbyło w Warszawie w dniu 18 lutego br. i na którem referat (wygłoszony przez adw. Wacława Szyszkowskiego) i koreferat (wygłoszony przez autora niniejszych uwag) o pracy marynarza były szeroko dyskutowane. Temsamem interesujące to zagadnienie zostało należycie oświetlone — w braku odnośnej judykatury — przynajmniej w płaszczyźnie rozważań jurysprudencyjnych.

10-lecie wywozu węgla przez Gdynię

Rok ubiegły zamknął 10-letni okres wywozu węgla przez port gdyński, pierwsze bowiem pionierskie transporty węgla skierowano przez Gdynię już w 1925 roku. Od tego czasu wywóz ten stale i wydatnie wzrasta zarówno co do ilości wagowej, jak i procentowego udziału Gdyni w ogólnym eksporcie polskiego węgla.

W pierwszym okresie pracy portu gdyńskiego węgiel odegrał najważniejszą rolę i najbardziej przyczynił się do szybkiego rozwoju portu, stanowiąc najwyższą pozycję jego obrotów. Jeszcze przed dwoma laty procentowy udział węgla w ogólnych obrotach portu wynosił powyżej 80%, dopiero rok 1933 stosunek ten zmienił na korzyść innych artykułów, ale i w tym roku węgiel stanowił jeszcze trzy czwarte obrotów portu.

Śmiało można powiedzieć, że tak samo jak węgiel odegrał ważną rolę w rozwoju portu gdyńskiego, tak również i Gdynia przyczyniła się do zdobycia dla polskiego węgla wielu nowych rynków, na których eksport węgla ugruntował się mocno, a który nie byłby do pomyślenia bez własnego portu. Dzięki Gdyni zdobyto dla węgla cały szereg nowych rynków nietylko w Europie ale i w innych częściach świata.

W pierwszych latach eksploatacji portu eksportowaliśmy przez Gdynię węgiel zaledwie do kilku krajów. Prawie co roku zdobywaliśmy parę nowych rynków, tak, że obecnie węgiel polski idzie przez Gdynię stale do 25 krajów, a przygodnie do kilku innych, do których wysyłane są transporty węgla tylko sporadycznie.

Ogółem za 10-letni okres wywieziono przez Gdynię *27.178.500 ton węgla i 285.627 ton koksu.*

Wywóz ten w poszczególnych latach przedstawiał się następująco:

Rok	Węgiel	Koks
1925	41.252	—
1926	394.144	—
1927	880.147	—
1928	1.758.232	—
1929	2.447.895	—
1930	2.954.381	8.872
1931	4.373.095	10.421
1932	4.352.159	14.934
1933	4.608.141	57.284
1934	5.368.862	194.116

W pierwszych ośmiu latach wywozu węgla przez Gdynię najważniejszemi rynkami były państwa skandynawskie i bałtyckie, dokąd eksportowano ca 90% węgla. Poczynając jednak od 1933 r., na skutek zawarcia umów kompensacyjnych między Anglją a temi państwami, rynki te stopniowo kurczą się i to dość poważnie. Mimo częściowej utraty wyżej nazwanych rynków, prężność eksportu węgla przez Gdynię nietylko nie maleje, ale przeciwnie, zwiększa się. Spadek wywozu do Szwecji, Danji, Norwegji, Finlandji i Łotwy, kompensując się z nadwyżką na rynkach państw zachodnio - europejskich i basenu Morza Śródziemnego, a nawet na rynkach zamorskich.

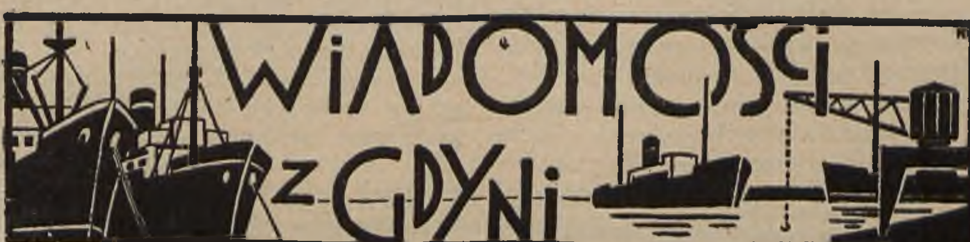
Przesuwanie się rynków eksportowych na węgiel szczególnie wyraźnie wystąpiło w roku ubiegłym. Rok ten można uznać za przełomowy odnośnie do kierunków wywozu węgla przez Gdynię. Jeszcze w 1933 r. państwa skandynawskie na czele ze Szwecją oraz Finlandja zajmowały pierwsze miejsce w wywozie, do których to krajów eksportowano 82% całego wywozu węgla przez Gdynię. W roku ubiegłym poza Szwecją, która nadal zajmuje dominujące stanowisko (32%), wzmiankowane państwa odsunięte zostały na szóste, siódme i ósme miejsce, mając przed sobą Italję, Irlandję, Belgję i Holandję. Obecnie poza Szwecją najważniejszemi rynkami są dla nas Italja i Irlandja.

Procentowy udział poszczególnych rynków w eksporcie węgla przez Gdynię w ostatnich kilku latach uwidoczniony jest w poniższej tabeli:

Rynki	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Skandynawskie	72,2%	76,4%	79,6%	71,3%	75,7%	61,2%	42,4%
Bałtyckie	19,9%	16,1%	11,0%	14,5%	9,2%	10,7%	4,2%
Zach.-europejskie	7,7%	5,4%	8,2%	12,8%	10,5%	19,2%	30,6%
Śródziemnomorskie	0,2%	1,8%	0,8%	0,8%	3,7%	8,3%	21,1%
Zamorskie	—	0,3%	0,4%	0,6%	0,9%	0,6%	1,7%

Rok bieżący, wobec zawarcia polsko-angielskiego porozumienia węglowego co do podziału rynków, przyniesie przypuszczalnie pewną stabilizację dla naszego węgla na dotychczasowych rynkach eksportowych. Przewiduje się nawet utratę niektórych, a przedewszystkiem irlandzkiego. Pociągnąć to może za sobą, co jest bardzo prawdopodobne, ogólny spadek wywozu węgla przez Gdynię. W każdym bądź razie pierwszy dziesiątek lat układał się bardzo pomyślnie dla ekspansji polskiego węgla przez Gdynię. Oby tak samo pomyślnie ułożył się okres i drugiego 10-lecia.

B. Kuźmiński.



OBROTY TOWAROWE GDYNI W LUTYM 1935 ROKU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc luty br. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 485.675,2 t. (w styczniu 597.527,3 t.) z czego na obrót zamorski przypada 483.664,3 t. (w styczniu 596.617 t.). — Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 72.111,5 t. (w styczniu 83.932,7 t.), a na wywóz 411.552.8 t. (w styczniu 512.684.7 t.), obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wynosił 2010.9 t. (w styczniu 909,9 t.)

Ogólne obroty towarowe w mies. lutym w porównaniu do ubiegłego miesiąca zmniejszyły się o 111.852 t., natomiast w porównaniu do miesiąca lutego r. ub. zwiększyły się o 30.142 t. Również zwiększyły się obroty towarowe przybrzeżne o 1101 t. —

WYJAZD SS. „KOŚCIUSZKO“.

Dnia 6 marca br. wyszedł z Gdyni do N. Yorku polski transatlantycki statek „Kościuszko“ zabierając na swym pokładzie około 250 pasażerów oraz ładunek 500 t. drobnicy i poczty. W drodze statek ten zawinie do Kopenhagi, gdzie zabierze dalszych pasażerów i ładunek. Przyjazd ss. „Kościuszko“ do N. Yorku przewidziany jest około 18 marca br.

Zaznaczyć należy, że ss. „Kościuszko“ został gruntownie odremontowany i wewnątrz

przebudowany. Wszystkie kabiny zaopatrzone są w bieżącą ciepłą i zimną wodę oraz wentylację.

Po powrocie z N. Yorku statek ten udaje się na pierwszą wycieczkę dalekomorską na Morze Śródziemne.

DWIE NOWE LINJE REGULARNE.

Do Urzędu Morskiego zgłoszone zostały przez firmę maklerską H. Lenczat & Co Ltd. nowe linje regularne: 1) Gdynia — Gdańsk — Helsingfors — Hamburg, 2) Gdynia — Gdańsk — Abo Mäntylnuoto — Hamburg. — Na pierwszej linji kursować będą statki raz na tydzień, a na drugiej co 14 dni. Wkrótce ustalony zostanie dokładny termin odjazdu statków wyżej wymienionych linij.

Druga z tych linij na razie nie będzie czynna ze względu na przeszkody lodowe na odnośnej części wód fińskich.

ZATONIĘCIE HOLOWNIKA „ŻUBR".

Dnia 2 b. m. podczas przejścia z awanportu do basenu Południowego na postój nocny zatonął na redzie portu gdyńskiego hol. „Żubr" należący do Żeglugi Polskiej. — Wypadek ten zdarzył się podczas silnego wiatru i dużych fal, które według zeznań naocznych świadków zalały holownik w przeciągu bardzo krótkiego czasu. Wraz z holownikiem zginęła cała jego załoga złożona z następujących osób: kierownik holownika Ławcewicz Gustaw, maszynista Dudziński Leon, marynarz Bartoszewicz Piotr i palacz Borówka Michał. Na ratunek tonącego statku podążyły natychmiast znajdujące się w pobliżu holowniki „Ursus" i „Bizon". Wszelka pomoc okazała się jednak bezskuteczna z powodu nagłego zniknięcia holownika. Nawet nie zdołano uratować jednego z członków załogi, który przez chwilę trzymał się wierzchołka masztu, gdyż zanim jeden z holowników zbliżył się na odpowiednią odległość, silna fala porwała go stamtąd.

Wrak zatopionego holownika leży w odległości 50 metrów na północno zachód od nowowybudowanego falochronu i nie zamyka dojścia do basenu Południowego od strony północnej. Po uspokojeniu się stanu morza Żegluga Polska przystąpi niezwłocznie do wyciągnięcia wraku.

W sprawie powyższego wypadku władze sądowe i policyjne prowadzą dochodzenia.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SKUTKI BURZY NA WYBRZEŻU W. MIASTA.

Długotrwały wiatr północno - wschodni, który dochodził 2-go marca do siły 8, a w nocnych porywach nawet do 9-ciu stopni podniósł u wybrzeży Wolnego Miasta Gdańska niezwykle wysoką falę. Najwięcej ucierpiały pod jej wpływem przystanie i pomosty położone na północ od wejścia do portu.

W Sopotach molo poprzeczne, dające schronienie dla statków przybrzeżnych i jachtów zostało nawpół zniszczone. Główny pomost spacerowy, choć wytrzymał napór fal i ciężar lodu, który pokrył go grubą warstwą, jest również uszkodzony. Niszcząca siła fal była ogromna i drewniana konstrukcja pomostu została nadwyrężona, mimo że ażurowa jej budowa nie stawia falom poważnego oporu.

W miejscowościach nad Zalewem fale spiętrzyły się na brzegach wały kilkumetrowej wysokości. Na Wiśle Żywej największe natężeniewiatru zbiegło się z kulminacyjnym przyborem wody na rzece, wobec czego komunikacja promami z prawym brzegiem odbywała się z przerwami.

Naogół już od lat trzynastu nie notowano na wybrzeżu gdańskiem tak długotrwałego wiatru północno - wschodniego o znacznej sile. Wiatr tego kierunku w warunkach zimowych jest szczególnie groźny dla przystani sopockiej, wytwarzając niezwykle wysoką i stromą falę, działającą na budowle portowe również przez obmarzanie.



POPRAWA SYTUACJI BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W HOLANDJI.

Kryzys stoczni holenderskich należy w chwili obecnej już do przeszłości: poprawa przyszła dość nagle w postaci kilku seryj zamówień: Grupa naftowa Shella zamówiła w Holandji 6 wielkich statków cysternowych (tankowców). Między innemi Związek Sowiecki zamówił dwa specjalne statki dla przewozu drzewa, o nośności 3.500 t. DW. każdy.

Są to statki nowego t. zw. „amsterdamskiego" typu, który został opatentowany. Osobliwością tego typu jest możliwość brania wyjątkowo dużej ilości pokładowego ładunku drzewa, oraz udoskonalone i liczne urządzenia dla ładowania i wyładowywania drzewa. Również tanki balastowe tych statków nie dają powodu do zarzutu o wprowadzanie nadmiaru czysto kompensacyjnej stateczności.

PRZEJŚCIE RED STAR LINE POD NIEMIECKĄ BANDERĘ.

Jak wiadomo angielska Red Star Line, w latach dużego ruchu emigracyjnego do Am. Północnej bardzo popularna na linji Antwerpja — Nowy York, została zwinięta z początkiem rb. Natychmiast jednakże powstała sprawa wznowienia linji przez nowych przedsiębiorców.

Po dłuższych pertraktacjach dwa główne statki linji przeszły do znanego armatora Arnolda Bernsteina w Hamburgu. Statki uruchomione zostaną na dawnej linji Antwerpja — Ameryka. Nie jest wykluczone, że główną podstawą linji ma być zapowiadający się emigracyjny prąd pośród żydowskiej ludności Niemiec. Nabycie linji poprzedziła podróż p. Arnolda Bernsteina do Stanów Zjedn. Nadmienić należy, że w żegludze palestyńskiej armator ten posiada statek pasażerski o kompletnie żydowskiej załodze.

TRUDNOŚCI NASTRĘCZAJĄCE SIĘ W RAZIE ZASTOSOWANIA WYSP PŁYWAJĄCYCH NA PÓŁNOCNYM ATLANTYKU.

Stany Zjednoczone jak wiadomo całkiem poważnie rozważają sprawę konkurencji z najszybszemi transatlantyckiemi turbinowcami przy pomocy komunikacji samolotowej, opartej o szereg wysp pływających. Pierwsza wyspa pływająca ma stanąć w połowie drogi między Bermudami a N. Yorkiem.

Francja obecnie tak dalece interesuje się tym projektem, że wysłała do Ameryki dwóch delegatów — sekretarza komisji senatu dla spraw komunikacji powietrznej i dyrektora awjacji cywilnej w ministerstwie lotnictwa.

Na łamach francuskiej prasy żeglugowej rozlegają się jednakże głosy wysoce sceptyczne, co do możliwości realizacji wysp pływających. Główną trudnością ma być montaż tych pływających lotnisk, których niepodobna zestawiać na oceanie, a których holowanie w zebranym stanie nastręczyłoby ogromne trudności i koszty. Również zestawianie wyspy o pływakach, idących na 80 metrów pod wodę, w zatoce jest trudnem zagadnieniem. gdyż takich zatok, wystarczająco osłoniętych, poprostu niema.

Drugą trudnością do rozwiązania jest sprawa konserwacji wyspy. Wypadłoby bowiem konserwować ją przy pomocy nurków, na pełnym oceanie, to znaczy oczyszczać z szybko narastających wodorostów i malować.

Trzecia trudność — to orjentowanie pływającego lotniska w kierunku wiatru. gdyż w braku takiej orjentacji lotnisko musiałoby mieć nie długość, lecz średnicę 300-metrową. Tymczasem przy zmianie kierunku wiatru lotnisko nieraz jeszcze długo pozostawać będzie w kierunku starych fal i prądu głębinowego.

Mimo te objekcje można przewidzieć, że sprawa ustawienia lotnisk wejdzie w stadjum realizacji. W pierwszej sprawie — można przewidzieć raczej montaż wyspy na oceanie. W drugiej, — ochronę podwodnej części przy pomocy odrzucanych okresowo okładzin. wreszcie w trzeciej — budowę lotniska w kształcie odcinka koła, skierowanego swym klinem do kotwicy. W każdym bądź razie budowa pierwszej wyspy będzie bodźcem do zastosowania licznych pomysłów i głębszych wynalazków.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

POWSTANIE POWIERNICZEGO TOWARZYSTWA EKSPORTOWEGO

Z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie i przy poparciu Ministra Przemysłu i Handlu zostało założone w Warszawie Powiernicze Towarzystwo Eksportowe pod nazwą „Peteks", w postaci spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Udziałowcami „Peteksu" są: Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, Stowarzyszenie Kupców Polskich, Centrala Związku Kupców, Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego i Polska Centrala Importu Kawy. Spółka operująca kapitałem gwarancyjnym w wysokości 100.000 zł. ma na celu pośredniczenie pomiędzy bankami a drobnymi i średnimi eksporterami w uzyskiwaniu przez tych ostatnich kredytów na przygotowanie towaru na eksport, a więc zakup surowca, robociznę i t. p. Chodzi tu w pierwszym rzędzie o pomoc dla tych eksporterów, którzy napotykają na trudności w uzyskiwaniu kredytu bankowego, nie posiadając odpowiedniego realnego zabezpieczenia. Kredyt uzyskiwany jest w ten sposób, że Towarzystwo gwarantuje wobec banku za dostarczenie towaru i to w jakości, wymaganej przez zagranicznego odbiorcę. W ten sposób pomoc „Peteksu" umożliwia eksporterowi wykonanie zamówienia, gdy zagraniczny odbiorca odmawia zaliczkowania dokonanej tranzakcji.

Pomoc „Peteksu" obejmować może również wypadki takie, gdy zagraniczny odbiorca otworzyłby chętnie akredytywę w siedzi-

bie eksportera, nie może tego jednak uczynić nie mając możności sprawdzenia, czy załadowany towar odpowiada warunkom zamówienia. Stwierdzenie tej okoliczności przez — „Peteks“ umożliwia z jednej strony eksporterowi szybsze uzyskanie należności za dostarczony towar, z drugiej zaś przez wprowadzenie kontroli czynnika zaufania publicznego ułatwia zagranicznemu odbiorcy nawiązywanie kontaktu z polskimi eksporterami.

Niezależnie od tych czynności zasadniczych Powiernicze Towarzystwo Eksportowe dokonywa również na zlecenie osób zainteresowanych wszelkich innych czynności, związanych z eksportem. Koszty obsługi „Peteksu“ są niewysokie, ponieważ nie jest on instytucją obliczoną na zysk.

Wszelkich informacyj w sprawie „Peteksu“ udziela Państwowy Instytut Eksportowy oraz Biuro „Peteksu“, które mieści się w Warszawie przy ul. Wiejskiej Nr. 10.

POROZUMIENIE DODATKOWE Z 30. I. 35. DO UKŁADU POLSKO-RUMUŃSKIEGO.

Porozumienie dodatkowe z 30. I. 1935 r. do układu polsko-rumuńskiego podpisanego w dniu 14 XII. 1934 r. przewiduje powołanie do życia w Bukareszcie i Czerniowcach ekspozytur Polskiego Towarz. Handlu Kompensacyjnego. Pozatem porozumienie przewiduje, że Polska otrzyma certyfikaty importowe i transferowe na towary, jak: rury dla rumuńskiego przemysłu naftowego, skóry surowe, przędzę wełnianą, przędzę bawełnianą — maszyny włókiennicze, węgiel i koks, nieobrobiony cynk, żelazo walcowane na zimno i nasiona buraków cukrowych. Natomiast pozostałe dostawy polskie do Rumunji, jak również cały wywóz Rumunji do Polski, będą podlegały rozrachunkowi między Rumuńskim Bankiem Narodowym w Bukareszcie, a Polskiem Tow. Handlu Kompensacyjnego w Warszawie.

Układ daje możność spłaty pewnej części należności polskich zamrożonych w Rumunji.

EKSPORT DROŻDŻY DO MAROKKO

W 1933 r. importowano do Marokka następujące ilości drożdży do wypiekania chleba i różnego ciasta:

z Francji	51.224	kg.	wart.	282.485	fr. fr.
z Anglji	2.255	kg.	wart.	9.037	fr. fr.
z Portugalji	986	kg.	wart.	4.362	fr. fr.
z Szwajcarji	420	kg.	wart.	1.770	fr. fr.
z Belgji	120	kg.	wart.	400	fr. fr.
z Algieru	30	kg.	wart.	572	fr. fr.
z Chin	6	kg.	wart.	75	fr. fr.
Razem	**55.041**	**kg.**	**wart.**	**298.701**	**fr. fr.**

Głównym eksporterem drożdży do Marokka jest Francja, lecz według uzyskanych informacyj w roku ubiegłym miał znacznie zwiększyć się wwóz drożdży portugalskich na niekorzyść Francji.

Marokko importuje w przeważającej części świeże drożdże zbożowe prasowane, pochodzenia francuskiego i portugalskiego, trwające 7 — 15 dni. Pozatem przywożone są drożdże o trwałości 3 — 4 miesięcy. Importowane drożdże są pakowane w zanitowanych puszkach blaszanych wagi 1 kg. Najwięcej rozpowszechnionym gatunkiem w Marokko są drożdże francuskie „Spenger“.

Największe piekarnie w Marokku są własnością firm francuskich, co tłumaczy znaczną konsumcję drożdży francuskich.

Cena drożdży francuskich wynosi od 4 do 15 fr. fr. za kg. cif Casablanca. Droższy gatunek jednak sprzedawany jest w bardzo małych ilościach. Gatunek najtańszy francuski jest sprzedawany w detalu 5.50 fr. fr. z dostawą do piekarni.

Cena najtańszych drożdży portugalskich wynosi 3,80 — 4 fr. fr. cif Casablanca.

Cło wwozowe wynosi 12,5% ad valorem. Ponadto od drożdży jest pobierana taksa konsumcyjna w wysokości 2 fr. od 100 kg. W Marokku niema żadnych ograniczeń importu drożdży.

Przeszkodą do wyłącznego używania drożdży do pieczywa jest ciepły klimat w Marokku, gdyż przez dłuższe przetrzymywanie, drożdże psują się. Konserwacja ich wymaga posiadania urządzeń chłodniczych, co pociąga za sobą poważne wydatki instalacyjne. Przy wypiekaniu chleba zwykłego używa się w Marokku w poważnych lościach rozczyn chlebowy.

O pojemności rynku stanowi ludność europejska, stanowiąca około 200.000 osób. Z pośród ludności tubylczej tylko ludność żydowska (około 100.000 osób) nabywa w handlu drożdże do wypiekania ciastek.

Podkreślić trzeba, że należytemu wykorzystaniu rynku zbytu dla drożdży w Marokku stoi oprócz warunków klimatycznych także na przeszkodzie transport.

Drożdże są sprowadzane do Marokka — bezpośrednio przez właścicieli największych piekarń lub hurtowników pracujących w branży spożywczej.

DOKUMENTY WYMAGANE PRZY PRZETARGACH W BUŁGARJI.

Niejednokrotnie zdarza się, że delegaci i przedstawiciele firm polskich zgłaszają się do Poselstwa R. P. w Sofji z prośbą o zalegalizowanie dokumentów niezbędnych do przedłożenia przy stawaniu do przetargu w Bułgarji w kilka dni przed terminem przetargu lub w samym dniu przetargu.

Zwykle dokumenty te nie są należycie zalegalizowane przez odpowiednie władze

krajowe, co nie pozwala Poselstwu na ich legalizowanie, a zastąpienie legalizacji przez zaświadczenie nie zawsze jest wystarczające.

W związku z tem winni eksporterzy polscy zapamiętać, że dla dopuszczenia firmy polskiej do przetargu bułgarskie komisje przetargowe wymagają, aby do oferty były dołączone następujące dokumenty:

1) wyciąg z rejestru handlowego,
2) pełnomocnictwo dla delegata firmy lub jej przedstawiciela miejscowego,
3) zaświadczenie bankowe o złożonej kaucji.

Pozatem przy niektórych dostawach państwowych i komunalnych (lokomotywy, szyny, akcesorja kolejowe itp.) wymagane jest zaświadczenie odnośnych administracyj kolejowych i tramwajowych względnie Izb Handlowo - Przemysłowych stwierdzające, że firma zainteresowana była już dostawcą tych materjałów w kraju lub zagranicą.

Wspomniane dokumenty, t. j. wyciąg z rejestru handlowego, pełnomocnictwo dla delegata lub przedstawiciela oraz ewentualne zaświadczenie administracyj kolejowych i tramwajowych wzgl. Izb Handlowo - Przemysłowych, muszą być kolejno potwierdzone przez notarjusza, Ministerstwo Sprawiedliwości i Min. Spraw Zagran. w Warszawie. Legalizacja Ministerstwa Spraw Zagranicznych zazwyczaj jest poświadczona przez Poselstwo R. P. w Sofji, lecz może być tak samo legalizowana przez Poselstwo bułgarskie w Warszawie.

Dokumenty wystawione w Gdańsku muszą być poświadczone przez Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku i Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Warszawie.

Przekład powyższych dokumentów na język bułgarski (co jest konieczne) sporządza Poselstwo R. P. w Sofji.

PRZEPISY O IMPORCIE PRÓBEK W HISZPANJI

Hiszpańskie ustawodawstwo celne zezwala na wwóz bezwartościowych próbek bez żadnych formalności i bez opłacania względnie deponowania cła w następujących warunkach:

1) Jeśli próbka przedstawia się tak, iż nie może ona być zużytkowaną w inny sposób jak tylko do uzyskiwania zamówień.

2) Wolne są od cła również walizki i zwyczajne opakowanie próbek, o ile są one razem z niemi importowane.

3) Próbki tkanin, filców, cerat i tapet powinny być przedstawiane oddzielnie i nie mogą mieć w jakimkolwiek kierunku rozmiarów większych niż 40 cm, z wyjątkiem gdy próbka ma zachowane brzegi (kraj) wtedy bowiem może ona mieć szerokość sztuki materjału, z której została wyciętą. Próbki nie odpowiadające tym warunkom zostaną w chwili dopełniania formalności celnej uczynione niezdatnemi do użytku za pomocą wcięć 20 centymetrowych, idących w kierunku najkrótszego rozmiaru, chyba żeby importer zgodził się na opłacenie cła. O ile etykiety tkaninowe, przeznaczone do ubrań, będą przedstawione jako próbki, zostaną one również uczynione niezdatnemi do tego użytku.

4) Próbki kabli, listew drewnianych, drutu i sztab metalowych są wolne, o ile długość ich nie przewyższa 10 cm.

5) Próbki wina i likierów dopuszczone są we flaszeczkach do 3 decylitrów zawartości.

P. I. E.

IMPORT I KONSUMCJA NAPOJÓW ALKOHOLOWYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

W okresie rocznym od zniesienia prohibicji w Stanach Zjednoczonych (15. 12. 1933 r.) stwierdzony został spadek konsumcji alkoholów. Według miarodajnych informacyj, legalna sprzedaż alkoholu w pierwszych 12 miesiącach po zniesieniu prohibicji wynosi około 42 miljonów galonów napojów spirytusowych i 21 milj. galonów wina, podczas gdy przeciętna sprzedaż przed prohibicją wynosiła 84.400.000 galonów napojów spirytusowych i 46 miljonów galonów wina (1 galon = 3.78 litra). Jedynie konsumcja piwa jest ta sama, co przed prohibicją, wyniosła w pierwszych 12 miesiącach około 33 miljonów beczek (1 beczka = 31½ galonu).

Według prasy amerykańskiej, przyczyny spadku sprzedaży napojów alkoholowych są następujące: istniejący jeszcze szmugiel i tajne gorzelnictwo, oraz stosunkowo wysokie ceny detaliczne, spowodowane wysokiemi opłatami wewnętrznemi i importowemi. Zdaniem prasy tajne gorzelnie i kontrabandę można jedynie usunąć drogą obniżenia cen detalicznych, które skolei wymagają zniżenia opłat wewnętrznych i redukcji stawki celnej. Według wszelkiego prawdopodobieństwa na przyszłym Kongresie sprawa obniżenia opłat od napojów alkoholowych będzie poruszona.

Należy dodać, że na spadek konsumcji alkoholowej w Stanach Zjednoczonych wpływają również rozmaite ograniczenia i zakazy w poszczególnych Stanach, które według Konstytucji Stanów Zjednoczonych mogą dowolnie regulować sprzedaż alkoholu. W 28-miu Stanach sprzedaż napojów alkoholowych jest zależna od zarządzeń lokalnych, w 17-tu Stanach jedynie sprzedaż piwa jest dozwolona, podczas gdy w 3-ch Stanach (Kansas, Georgia i Alabama) nadal istnieje prohibicja.

Whiskey w dalszym ciągu jest głównym trunkiem alkoholowym, którego konsumcja wynosi około 33.3 procent ogólnych napojów spirytusowych (poza piwem).

Konsumcja napojów alkoholowych w Stanach Zjednoczonych w pierwszym roku po

prohibicji:

Piwo (za pierwsze 9 miesięcy) — 29.000.000 beczek

inne napoje alkoholowe:

	w galonach	w%
Whiskey	34.000.000	55.3%
Wino	21.000.000	34,1%
Gin	4.000.000	6.5%
Likiery	2.000.000	3.3%
Rum	500.000	8%
Razem	61.500.000	100%

Zmniejszenie konsumcji alkoholu odbiło się na imporcie napojów alkoholowych. Wobec tego rząd nie ograniczył importu alkoholu, jakkolwiek pierwotnie zamierzał to uczynić, za pomocą kontyngentów importowych. Poniżej umieszczone cyfry przedstawiają import napojów alkoholowych za przeciąg 10 miesięcy 1934 r. Przeglądając te cyfry należy jednak pamiętać, że nie przedstawiają one konsumcji zagranicznych napojów alkoholowych, gdyż obejmują one również napoje, które jakkolwiek sprowadzone do Stanów Zjednoczonych, pozostają jeszcze w stosunkowo wielkich ilościach w składach wolnocłowych.

Import za okres styczeń — październik 1934:

Gatunek	Ilość (w galonach)	Wartość (w dolarach)
Wódki	431.642	2.725.018
Gin	123.346	380.265
Rum	177.939	757.571 (*)
Whiskey	3.871.834	10.809.098
Różne	476.099	2.276.328
Wina	3.057.462	4.328.478

Import z Polski w porównaniu z importem z innych krajów był stosunkowo mały. Wynosi on zaledwie 0,085 procent wartości importu ogólnego. Przyczyny stosunkowo małego udziału Polski w imporcie do Stanów Zjednoczonych są łatwe do wytłumaczenia. Głównym artykułem importowym jest whiskey, a Polska tego rodzaju wódki nie wyrabia w poważnych ilościach. Rodowici Amerykanie stosunkowo mało piją wódki, podczas gdy kolonja polska pije polską wódkę tylko przy nadzwyczajnych okazjach, gdyż jest ona zbyt droga dla codziennego użytku. Na codzień wystarczy t. zw. „bath lub gin“, który można nabyć w cenie mniejwięcej 80 centów do 1 dolara za „pint“ (około ½ litra), podczas gdy wódka polska kosztuje około 4 dolarów za litr. Polskie likiery również z tych samych powodów nie są artykułem codziennej konsumcji w kolonji polskiej. Sprzedaż likierów polskich na ogólnym rynku amerykańskim jest utrudniona ze względu na poważną konkurencję ze strony pierwszorzędnych likierów, przedewszystkiem francuskich, bardzo dobrze wprowadzonych na rynku amerykańskim. Dodać należy, że likiery francuskie są bardzo intensywnie reklamowane w prasie amerykańskiej, natomiast reklamy likierów polskich w prasie anglosaskiej brak zupełnie.

Import z Polski za okres styczeń—październik 1934:

Gatunek	Ilość (w galonach)	Wartość (w dolarach)
Whiskey	1.531	6.329
Wódka	2.124	7.302
Likiery i t. d.	3.554	12.378
Wina	149	284

W przeciwieństwie do importerów polskiej wódki, Rosja stara się zdobyć *ogólny* rynek amerykański, a nie ogranicza się do nielicznej zresztą kolonji rosyjskiej w Stanach Zjednoczonych. Mimo propagandy prowadzonej przez sowieckie przedstawicielstwo handlowe sprzedaż wódki rosyjskiej jest stosunkowo ograniczona. Według statystyki amerykańskiej, ogólny import wódki rosyjskiej w przeciągu pierwszych dziesięciu miesięcy 1934 r. wyniósł zaledwie 3.500 galonów, wartości 9.800 dolarów, a więc o 2.000 dolarów więcej, niż wartość polskiej wódki importowanej do Stanów Zjednoczonych. *P. I. E.*

(*) Cyfra ta obejmuje import począwszy od maja. Przed tym okresem import włączony do pozycji „Różne“.

NOWE PRZEPISY DLA ARTYKUŁÓW PODLEGAJĄCYCH LICENCJOM PRZEWOZOWYM W INDJACH HOLENDERSKICH.

Odnośne rozporządzenie wydane zostało również 21-go stycznia 1935 r. z mocą obowiązującą od dnia 22 stycznia 1935 r. do dnia 22 listopada 1935 r., a więc na okres 10 miesięcy. Na zasadzie tego rozporządzenia dozwolony jest przywóz następujących ilości:

a) zwyczajnego przeźroczystego, niekolorowanego szkła okiennego (Nr. statystyki 466 i 1466) 450.000 m²;

b) niekolorowanych i nierżniętych szklanek (wasserglass). (Nr. statystyki 474 i 475) — 700.000 tuzinów;

c) zwyczajnych butelek (Nr. statystyki 478 i 479) 150.000 tuzinów;

d) szkieł do lamp (za wyjątkiem z miki), (Nr. statystyki 482 i 483) — 630.000 tuzinów;

e) emaljowanych żelaznych garnków, — kubłów i kotłów na wodę (Nr. statystyki od 742 do 745 włącznie) — 330.000 tuzinów;

f) emaljowanych żelaznych talerzy, kubłów, łyżek i innych przyborów kuchennych i stołowych (Nr. statystyki 746) — 2.350.000 kg. brutto;

g) rowerów (Nr. statystyki 833) — 25.000 sztuk;

h) części rowerowych (Nr. statystyki 834) 7.500.000 kg. brutto.

Przepisy o wydawaniu pozwoleń generalnych i specjalnych są zupełnie analogiczne z przepisami, obowiązującemi przy przywozie niebielonych tkanin bawełnianych, a mianowicie: prawo udzielania jednych i drugich przysługuje Dyrektorowi Departamentu dla Spraw Ekonomicznych wedle swobodnego uznania, również jednak na zasadzie podań, wyjaśniających, że firma regularnie zajmuje się importem danego rodzaju artykułów, oraz podających wysokość importu — przez firmę poszczególnych artykułów w roku 1933.

Różnica pomiędzy pierwszym a drugim rodzajem ograniczeń przywozowych polega na tem, że o ile kontyngenty dla niebielonych tkanin zostały tak obliczone, aby stanowiły istotne zmniejszenie ilości przywożonych, o tyle kontyngenty dla drugiej grupy artykułów ustalone zostały bardzo obszernie, nie mając na celu zmniejszenia importu jako takiego, albowiem celem głównym tego drugiego rozporządzenia jest tylko skierowanie importu w pewnym określonym kierunku.

WARUNKI ZBYTU SZCZECINY WE FRANCJI

Zamknięcie rynku niemieckiego dla eksportu szczeciny polskiej spowodowane trudnościami płatniczemi zmusiło polski przemysł szczeciniarski do szukania nowych rynków zbytu w krajach zachodnio-europejskich.

Eksport szczeciny polskiej do tych krajów istniał wprawdzie poprzednio, lecz w stopniu nieznacznym zwłaszcza o ile chodzi o Francję. Rozwój eksportu do Francji napotyka na trudności, zarówno ze względów rynkowych, jak i spowodu technicznej strony eksportu i metod handlu szczeciną polską.

Ogólny import szczeciny do Francji zmniejszył się wobec zaostrzenia się kryzysu we Francji w 1934 r.

Import wynosił:

Szczecina surowa niesegregowana (en masse)

w r. 1933 2,819 q — 781 tys. fr.
w r. 1934 1.660 q — 545 tys. fr. (10 miesięcy)

Szczecina segregowana w pęczkach

w r. 1933 7.979 q — 17.398 tys. fr.
w r. 1934 5.782 q — 9.394 tys. fr. (10 miesięcy)

Na rynku francuskim daje się zauważyć bardzo poważna konkurencja szczeciny rosyjskiej, opanowującej coraz szerzej rynki zachodnio-europejskie, zwłaszcza że surowiec rosyjski posiada przewagę nad polskim, nietylko bowiem sam włos jest grubszy i elastyczniejszy, ale i procent wyżej cenionego długiego włosa jest w szczecinie rosyjskiej wyższy, co pozwala na lepszą kalkulację cen. Stosunek procentowy włosów w zależności od długości włosa w polskiej szczecinie pochodzącej z jednego zwierzęcia przedstawia się przeciętnie, jak następuje:

długość włosa od 2½ cala do 2¾ cala	—	50%
„ „ 3 cale		20%
„ „ 3¼ cala		15%
„ „ 3½ cala		12%
„ „ 3¾ cala i wyżej		3%

Dla surowca rosyjskiego procent włosa długiego w granicach od 3¾ cala do 4½ cala wynosi blisko 10%.

Przemysł szczeciniarski w Rosji Sowieckiej został ostatnio zorganizowany według nowoczesnych metod technicznych, przez co towar uległ całkowitej standaryzacji, co ułatwia ogromnie zawieranie tranzakcyj. Kalkulacja handlowa jest znacznie uproszczona, a solidność przygotowania szczeciny rosyjskiej do eksportu daje nabywcy gwarancję otrzymania takiego towaru, jaki mu jest potrzebny i nie naraża fabrykanta na straty wynikłe bądź ze złego spreparowania bądź też niedokładnej klasyfikacji tego artykułu. Przeciętne ceny dla szczeciny rosyjskiej żółtej mytej i segregowanej, lecz niegotowanej wynoszą:

długość włosa	2	cale	10	fr. za 1 kilogram
„ „	2¼	cala	20	„ „ „
„ „	2½	cala	28	„ „ „
„ „	2¾	cala	35	„ „ „
„ „	3	cale	56	„ „ „
„ „	3¼	cala	71	„ „ „
„ „	3½	cala	115	„ „ „
„ „	3¾	cala	145	„ „ „
„ „	4	cale	170	„ „ „
„ „	4¼	cala	180	„ „ „
„ „	4½	cala	200	„ „ „
	4¾—5	cali	240	„ „ „

Szczecina rosyjska jest ponadto niegotowana, a jedynie myta i segregowana. Ta okoliczność wbrew oczekiwaniom w znacznym stopniu sprzyja zapotrzebowaniu na ten artykuł. Tłumaczy się to tem, iż fabrykanci francuscy szczotek i pendzli są zrażeni pewną niefachowością w preparowaniu szczeciny importowanej (również i polskiej), która przedostawała się do Francji często niedogotowana (niezachowane 2-godzinne minimum gotowania) lub niedosuszona i narażała nabywcę na straty wskutek złej jakości towaru i ubytek na wadze. Dlatego też wolą oni nabywać szczecinę niegotowaną, którą sami następnie preparują, względnie która zostaje preparowana w specjalnych zakładach we Francji, dostarczających odpowiednim fabrykom już gotową do użytku szczecinę. Gotowanie szczeciny powoduje dodatkowe koszty, wynoszące około 12 fr. od 1 kg, oraz daje stratę na wadze około 6%, jednakże przygotowana szczecina we Francji jest chętnie nabywana, gdyż daje gwarancję fachowego i solidnego wykonania. Ceny rosyjskiej szczeciny żółtej preparowanej są we Francji następujące:

długość włosa	60 m/m	40	fr. za 1 kg
„ „	65 „	48	fr. „ „
„ „	70 „	53	fr. „ „
„ „	75 „	57	fr. „ „

„	„	80	„	65 fr.	„	„
„	„	85	„	78 fr.	„	„
„	„	90	„	115 fr.	„	„
„	„	95	„	140 fr.	„	„
„	„	100	„	160 fr.	„	„
„	„	105	„	185 fr.	„	„
„	„	110	„	200 fr.	„	„
„	„	115	„	230 fr.	„	„
„	„	120	„	235 fr.	„	„
„	„	125	„	240 fr.	„	„
„	„	130	„	245 fr.	„	„

Ceny francuskiej szczeciny w granicach rozmiarów włosa otrzymywanych ze świń krajowych, a więc od 55 m/m do 110 m/m, nie odbiegają prawie od wyżej przytoczonych cen szczeciny rosyjskiej.

Ceny szczeciny polskiej notowane są inaczej, mianowicie za kilogram różnych długości włosa w stosunku procentowym następującym:

długość	włosa	2¾ cala	— 50%	za kg 65 fr.
„	„	3 cale	— 20¾	
„	„	3¼ cala	— 15%	
„	„	3½ cala	— 12%	
„	„	3¾ i więcej	— 3%	

Dodać trzeba, że importowana do Francji szczecina chińska dostarczana jest również jako niegotowana, lecz segregowana i myta, przyczem standaryzowana według poszczególnych gatunków i długości włosa.

Ze względu na swe odrębne właściwości szczecina ta nie stanowi konkurencji dla szczeciny polskiej.

Szczecina polska jest poszukiwana na rynku francuskim, niemniej jednak niedokładne lub niefachowe preparowanie jej oraz brak właściwej klasyfikacji utrudnia możność wzmożenia dostaw. Poza wprowadzonemi w Polsce ograniczeniami wywozu szczeciny nieoczyszczonej konieczne jest wprowadzenie nowoczesnych urządzeń technicznych przy przygotowywaniu szczeciny oraz standaryzacji według gatunków i wymiarów włosa. Sprawa właściwego zorganizowania handlu szczeciną polską jest również ważna, jak i sprawa jej normalizacji. Przykładem tego jest właśnie szczecina rosyjska, której eksport do krajów zachodnio-europejskich jest zcentralizowany i regulowany, co stwarza możność nietylko normowania cen zależnie od konjunktury rynkowej, ale również i oddziaływania na samą konjunkturę przez dopuszczenie na rynek takiej ilości szczeciny i takich gatunków, których brak w danym momencie wpływa na wzrost zapotrzebowania. Tranzakcje są zawierane na partje różnych gatunków szczeciny, co zmusza hurtownika do nabywania towaru tańszego, zarówno jak i droższego, zapewniając w ten sposób produkcji rosyjskiej zbyt nietylko szczeciny wysoko wartościowej, lecz również i pospolitych gatunków. Taki monopolowy charakter produkcji krajowej i eksportu szczeciny rosyjskiej daje jej bezwątpienia przewagę w konkurencji ze szczeciną polską, której ceny na skutek konkurencji wewnętrznej często wykazują nieuzasadnioną obniżkę na rynkach francuskich. Zaznaczyć przytem należy, iż ceny szczeciny rosyjskiej, dostosowując się do ogólnej sytuacji gospodarczej Francji, wykazują obecnie tendencję zniżkową, co należy mieć na uwadze przy eksporcie szczeciny polskiej.

Import do Francji sierści bydlęcej i końskiej oraz włosia uległ również w r. 1934 wybitnej zniżce.:

Sierść bydlęca, końska i inna za wyjątkiem koziej rok 1933 — 6.643 q — 1.751 tys. fr. rok 1934 — 10 mies. — 3.314 q — 874 tys. fr.

Włosie surowe rok 1933 — 18.757 q — 10.613 tys. fr.; rok 1934 — 10 mies. 12.623 q — 6.622 tys. fr.

Ceny kształtują się dla włosia końskiego mieszanego (z grzywy i ogona) od 5 do 5,25 fr za kg (długiego włosia z ogona od 9 do 10 fr. za kg).

Sierść notowana jest w granicach od 0,50 do 3 fr za kg. Odbiorcy francuscy stwierdzają naogół, iż sierść pochodzenia polskiego jest niedostatecznie oczyszczona i źle segregowana. P. I. E.

METODY AKCJI REKLAMOWEJ I PROPAGANDOWEJ DLA EKSPORTU DO FINLANDJI.

Sposób obsługiwania rynku fińskiego zagranicznym materjałem propagandowym i reklamowym można podzielić na trzy różne kategorje:

Wielki przemysł posiada bezpośrednie stosunki z producentami i dostawcami surowców i półfabrykatów pochodzenia zagranicznego, unikając z reguły pośredników, — znajdujących się na terenie niefińskim. Posiada często bezpośredni kontakt za pośrednictwem miejscowych firm ajenturowych z zagranicznemi źródłami nabycia: hutami, kopalniami, fabrykami, rolnictwem.

Źródła nabycia surowców, półfabrykatów, zbóż i t. p., nadsyłają swemu fińskiemu odbiorcy materjał propagandowo-reklamowy dla niego osobiście lub też dla personelu przezeń zatrudnionego.

Kupcy i firmy hurtowe pozostają w pośrednim zazwyczaj stosunku handlowym z dostawcami surowców, półfabrykatów i gotowych artykułów przemysłowych i produktów rolnych i stanowią pośredników dla przemysłu lub handlu detalicznego. Taki pośredni stosunek z zagranicznemi źródłami nabycia utrzymują hurtownicy i firmy hurtowe jedynie za pośrednictwem ajentów, firm fińskich posiadających stałą swoją siedzibę w Finlandji i znajdujących się w bezpośrednich stosunkach handlowych ze źródłami naby-

cia zagranicą. W rzadkich wypadkach gdy hurtownicy posiadają bezpośrednie stosunki handlowe z zagranicą, obsługiwani są oni przez przyjezdnych przedstawicieli (corocznych) mocodawców.

Mocodawcy ci nadsyłają przedstawicielowi swemu w Finlandji materjał propagandowo- reklamowy dla rozesłania klienteli.

Ajenci i firmy ajenturowe posiadają bezpośredni kontakt ze źródłem produkcyjnem (zagranicz. przemysłem, rolnictwem, kopalniami, hutami i t. p.) oraz trwałe i bezpośrednie stosunki z wielkimi odbiorcami rynku fińskiego (przemysłem, rolnictwem, handlem hurtowym, młynami). Rzadko bardzo fińscy ajenci i firmy ajenturowe współdziałają bezpośrednio z detalistami. Firmy ajenturowe można podzielić na dwie różne kategorje:

a) ajenci i firmy ajenturowe, które same ponoszą koszta swej działalności reklamowo-propagandowej;

b) ajenci i firmy ajenturowe, których akcję propagandową opłaca zagraniczny mocodawca.

Ciężar całej akcji propagandowo-reklamowej spada na ajentów i firmy ajenturowe. Firmy te dostarczają przemysłowi, hurtownikom, rolnictwu cały materjał propagandowo-reklamowy, nadesłany im przez mocodawców zagranicznych.

Zainicjowany został ten system opracowywania poszczególnych rynków odbiorcz. początkowo przez wielki przemysł niemiecki, potem przystąpili do niego Anglicy i Amerykanie.

System reklamowy oparty jest (poza utrzymaniem trwałych osobistych stosunków z całą klientelą) na rozsyłaniu materjału propagandowo - reklamowego całej klienteli, przyczem należy wyróżnić materjał: a) wysyłany pod adresem poszczególnych dyrektorów, b) rozpowszechniany wśród personelu biurowego danych przedsiębiorstw oraz c) wysyłany pod adresem biura.

Materjał wspomniany w p. a) może posiadać większą wartość, natomiast odnośnie punktu b) nie może posiadać większej wartości, by nie spowodować u odbiorcy domniemania, iż chodzi tu o „łapówkę". Dlatego też należy z reguły dbać, aby materjał wysyłany pod adresem poszczególnych urzędników posiadał wartość wyłącznie reklamową. Do punktu c): są to kalendarze, bloczki, plakaty ścienne itp. druki sporządzane zazwyczaj w języku niemieckim lub angielskim.

Najszerzej akcję wysyłania materjału propagandowego stosują firmy niemieckie. Wielkie koncerny niemieckie, jak również firmy angielskie i eksporterzy amerykańscy przesyłają za pośrednictwem swych stałych ajentów lub przyjezdnych przedstawicieli względnie bezpośrednio dyrektorom przemysłu i podległym im urzędnikom materjał propagandowo-reklamowy, składający się bardzo często z ołówków automatycznych, popielniczek, tek, portfeli, skórzanych lub metalowych papierośnic, biurowych zegarów, bibuły atramentowej i notesów w oprawie skórzanej, przycisków do papieru (presse papier), kałamarzy szklanych i metalowych, piór wiecznych, kalendarzy, plakatów itp., t. j. wszystkiego co jest potrzebne do użytku biurowego.

Anglicy zaczęli również wprowadzać reklamę do życia prywatnego odbiorcy (wyłącznie dyrektorów), dostarczając im różne artykuły do domowego użytku (jedynie w formie noworocznych życzeń oraz gratulacyj na Boże Narodzenie (jak: noże, widelce, sery, plumpuddings, kieliszki, filiżanki, flakony (syfony do wody sodowej i t. p., co jednak należy traktować raczej jako akty życzliwości dla utrzymania osobistych stosunków, a nie jako bezpośrednią reklamę.

Materjał biurowo - propagandowy nosi oczywiście nazwę firmy lub artykułu, który propagująca firma przedstawia lub importuje.

Dotychczasowa polska działalność w tej dziedzinie była bardzo słaba i ograniczała się do ulotek i plakatów handlowych, katalogów itp., sporządzanych nierzadko w języku polskim lub drukowanych w sposób niedość plastyczny, jakkolwiek sztuka plakatowa stoi w Polsce na bardzo wysokim poziomie.

Należy nadmienić, że plakaty, okólniki, katalogi ilustrowane i t. p. materjał handlowo-propagandowy jest wolny od cła, o ile jest drukowany w języku niefińskim i nieszwedzkim. Inne druki opłacają 10 Fmk. za 1 kg. brutto. Wszystkie inne materjały reklamowe są clone stosownie do materjału, z którego są wyrabiane (wraz z opakowaniem).

Oczywiście sam mocodawca opłaca zagraniczne cło, czyli że fiński ajent-przedstawiciel obciąża jego rachunek po uregulowaniu rachunku urzędu celnego. Przesyłki do dyrektorów są wysyłane zawsze franco odbiorca za pośrednictwem miejscowej firmy spedycyjnej. Ajent ponosi wszystkie wydatki i obciąża potem rachunek mocodawcy. Identyczne postępowanie istnieje przy rozsyłaniu materjału do poszczególnych urzędników (pod adresem ich biura), często również i do samego ajenta-przedstawiciela mocodawcy zagranicznego.

P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 do 17 lutego 1935 R.

ALGIER. Suma licencyj udzielonych na pierwsze półrocze 1935 r. na import drzewa polskiego do Algerji wynosi 1.350 ton. Globalna kwota licencyj przyznanych importerom drzewa polskiego w pierwszem półroczu 1934 r. wynosiła 1.030 ton.

AUSTRJA. W związku z wydaniem nowych zakazów podane zostały do wiadomości normy udzielania pozwoleń przywozu.

Podania o pozwolenie przywozu na majeranek (z pozycji taryf. Nr. 40 a 2) wnoszone mają być do odnośnych organizacyj rolniczych. podania dotyczące innych towarów do odnośnych Izb Handlowych. Podania obejmować winny zapotrzebowanie na miesiąc luty i marzec 1935 r. i zaopatrzone mają być dowodami przywozu (oclenia) z roku 1933, względnie w pierwszym kwartale 1933 r.

Odnośnie towarów, o których mówią uwagi do pozycji 194 austr. taryf celnych (są to surowce do fabrykacji jedwabiu sztucznego sprowadzane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu, bez cła), jakoteż odnośnie aluminjowych blach falistych z pozycji 414 a 4 i 414 b 3, upoważnione zostały urzędy celne aż do odwołania udzielać pozwoleń w krótkiej drodze przed ostateczną odprawą towarów.

BELGJA. Z dniem 2 lutego 1935 obniżona została opłata importowa od masła, która wynosi obecnie 7,50 fr od 1 kg.

BRAZYLJA. Według ostatnich zarządzeń wszelkie dewizy przypadające z eksportu towarów brazylijskich mają być sprzedawane bankom brazylijskim w wolnym obrocie, banki zaś 35 proc. dewiz przekazują po kursie urzędowym Bankowi Brazylijskiemu.

CHINY. Zwolnione zostały od opłaty celnej używane znaczki pocztowe, zarówno chińskie jak i zagraniczne. Z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązuje nowy podatek od alkoholu, który wynosi: od spirytusu etylowego 0,13 dol. i denaturowanego 0,065 dol.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 10 lutego 1935 r. obowiązują nowe dodatkowe opłaty za zboże, które przedstawiają się następująco: żyto 31 (dot. 33); jęczmień 31 (32); owies 27 (29) kc. za 100 kg. Dodatkowe cło na pszenicę i półprodukt obniżone zostało z 21 na 20 kc.

ESTONJA. Ogłoszone zmiany estońskiej taryfy celnej dotyczą wielu pozycyj, m. in. obejmują następujące artykuły, interesujące eksport polski: sól (poz. 33), skóry (poz. 55), skóry futrzane (poz. 56), wyroby ciesielskie i bednarskie (poz. 59), posadzka (poz. 61 1a), wyroby ceramiczne (poz. 73), wyroby szklane (poz. 77), biel cynkowa (poz. 131 p. 2), naczynia emaljowane (poz. 150 p. 3), materjały wybuchowe (poz. 159).

FRANCJA. Ustanowione zostały na rok 1935 kontyngenty na drzewo i wyroby drzewne; ilość została w stosunku do roku 1934 o 20 proc. zmniejszona. Pozatem do dyspozycji ministerstwa rolnictwa ustanowiono dodatkową ilość w wysokości 230.400 ton drzewa i 2.500 q wyrobów drzewnych, które mogą być wykorzystane w miarę potrzeby. Deklarację na przydział kontyngentów należy składać najpóźniej do dnia 28 lutego rb.

HISZPANJA. Po zawarciu przez Hiszpanję traktatu handlowego z Holandją dorzucono do istniejącej taryfy celnej nową pozycję Ex 978, w następującem brzmieniu:

Mączka ziemniaczana i tapjoka dla celów przemysłowych nieodbarwiona, nieodczyszczona i nie poddana rafinacji, zniżka cła autonomicznego 10 proc. Pts. 13,50 złot. za 100 kg. Okólnik do hiszpańskich władz celnych ustala, że kraje, które, jak Polska, korzystają z prawa największego uprzywilejowania, mają prawo korzystać z cła konwencyjnego wedle poz. Ex 978.

Na mocy dekretu z dnia 30 stycznia 1935 r. ustanowiony został kontyngent na mięso surowe za rok 1935 w wysokości 1.110 ton. Rozporządzeniem z dnia 2 lutego 1935 powiększona została lista towarów skontyngentowanych, przez wciągnięcie na nią następujących artykułów: poz. 953 — kazeina; poz. 176 — skóry surowe niesolone i niefarbowane; 177 — skóry solone i suszone; 178 — skóry świeże, również solone; 178 — jelita solone: 1448 — róg w stanie naturalnym; 1022 — celuloza.

HOLANDJA. **Dalsze zniżki kontyngentów.** — **Ceramika ścienna.** Okres skontyngentowania 1. II. 35 — 1. II. 1936. Lata bazowe (1928/29/30); ustawowo przysługujący kontyngent 30 proc. wartości.

Fajans sanitarny. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1928/29/30; ustawowo przysługujący kontyngent 15 proc. wartości.

Fajans inny. Okres skontyngentowania 1. II. — 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1928/30; ustawowo przysługujący kontyngent obniżono z 35 proc. do 25 proc. wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Porcelana. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1923/29/30 i ustawowo przysługujący kontyngent 45 proc. wartości.

Koszule robotnicze i bielizna damska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. X. 1935. Lata bazowe 1931/32; ustawowo przysługujące kontyngenty obniżono z 50 proc. na 20 proc. wartości lub wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Czapki i berety. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1931/32, przysługujące kontyngenty obniżono z 45 proc. na 25 proc. wartości przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Konfekcja męska i damska gumowana. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1930/31: ustawowo przysługujące kontyngenty 40 proc. wartości.

Konfekcja męska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Konfekcja damska. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. XII. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 15 proc. wartości.

Materjały wełniane i półwełniane. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. IX. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Trykotaże. Okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. X. 1935. Lata bazowe 1929/30/31; ustawowo przysługujące kontyngenty 30 proc. wartości.

Szkło stołowe. Nowy okres skontyngentowania 1. II. 1935 — 1. II. 1936. Lata bazowe 1931/32; ustawowo przysługujące kontyngenty 40 proc. wartości.

JAPONJA. Prace nad reformą taryfy celnej idą w kierunku zmiany nomenklatury i stawek w poszczególnych pozycjach w zależności od zmian konjunktur światowych i stanu przemysłu krajowego. Zgodnie z informacjami prasy japońskiej przewidziana jest podwyżka cła na kwas acetylo-salicylowy, fibrę wulkaniczną, używane pończochy jedwabne, zniżka cła na kamienie szlachetne oraz zniesienie cła na surówkę żelaza.

LITWA. Dekretem z dnia 6 lutego 1935 r. wprowadzone zostały projektowane zmiany taryfy celnej litewskiej. Ogółem około 70 pozycyj taryfy celnej uległo zwyżce od 25 do 75 proc. Jeszcze większą zwyżką objętych zostało około 10 grup towarowych w stosunku do państw, z któremi Litwa nie posiada traktatu. Zwyżką cła objęte zostały m. in.: zboża specjalnie niewymienione, ryż, mak, kasza, ryby świeże, makuchy, skóry niewyprawione, benzyna, produkty chemiczne, szyny kolejowe, dywany itp.

W dniu 7. II. 35 ogłosił rząd litewski rozporządzenie, wprowadzające kontrolę importu dla bardzo wielu artykułów z równoczesnem ustaleniem opłat za uzyskanie pozwoleń przywozowych.

ŁOTWA. Zgodnie z rozporządzeniem z 15. XII. 34 wprowadzony został monopol lnu i konopi. Prawo kupna, sprzedaży, przywozu i wywozu zagranicę lnu i konopi w stanie obrobionym i nieobrobionym przysługuje wyłącznie państwu. Ceny zakupu ustala Gabinet Ministrów. Monopolem lnu i konopi zarządza Wydział monopolu lnianego przy Dep. Gospodarki.

Z dn. 15. I. 1935 wprowadzone zostało zarządzenie, w myśl którego Gabinet Ministów ma prawo zastosowania w całości lub częściowo minimalnych stawek celnych do wyrobów tych krajów, które z Łotwą nie zawarły specjalnych umów, o ile jednak kraje te nie traktują eksportu towarów łotewskich gorzej niż któregokolwiek państwa trzeciego

Według zarządzenia z dn. 14. I. 35 ustawa o handlu importowym została zmieniona w tym sensie, że podania o udzielenie zezwolenia na prawo importu towarów w każdym roku winny być składane w Dep. Przemysłu i Handlu Min. Skarbu najpóźniej do 1 grudnia roku poprzedniego. Kupcy, którzy zakładają nowe przedsiębiorstwa, mogą podanie składać z chwilą rozpoczęcia działalności.

MAROKKO. Według doniesień prasy projektowaną jest zwyżka dotychczasowego cła w wysokości 12 i pół proc. ad valorem. Pozatem mają być wprowadzone kontyngenty regulujące import do Marokka.

MEKSYK. Dekretem z dnia 31 grudnia 1934, ustalono nową dodatkową opłatę celną od towarów importowanych, która wynosi 3 proc. od towarów wogóle i 10 proc. od towarów przysyłanych pocztą.

PANAMA. Na mocy dekretu z dnia 4 stycznia 1935 r. ustanowione zostały nowe opłaty konsularne, które wynoszą za legalizację faktury towarów wolnych od opłaty celnej 5 proc., za inne 3 proc. Pozatem wymagane jest w fakturze konsularnej obok wartości ogólnej podanie wysokości opłat dodatkowych aż do załadowania na okręt, jeśli towar jest sprzedawany „fob" i kosztów frachtu morskiego i ubezpieczenia, jeśli towar jest sprzedawany „cif" Panama.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma belgijska ciesząca się przychylną opinją obejmie przedstawicielstwa polskich firm eksportowych na tamtejszym terenie. E/2538/21/Ch.

Firma agenturowa w Indjach Brytyjskich pragnie zastępować polskich eksporterów. E/4011/3B/Ch.

Reprezentacyjna firma belgijska, wyspecjalizowana i dobrze obeznana w branży metalowej, interesuje się reprezentacjami eksporterów paliwnych branż. E/4051/21/Ch.

Ruchliwa firma palestyńska pragnie powiększyć zasięg stosunków handlowych z firmami polskiemi. E/4331/21/Ch.

Firma amerykańska interesuje się importem wódek i likierów z Polski. P/3982/47/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się importem zbiornika kamionkowego odpornego na działanie kwasów. P/3321/47/Ż.

Firma w Essen interesuje się importem wyrobów sanitarnych z Polski. P/4433/21/Ż.

Firma polsko - angielska interesuje się zakupem metali, chemikalij, towarów tekstylnych, sprzętów kuchennych, konserw, dykt, szkła, naczyń emaljowanych i aluminjowych. P/3390/3B/Sz.

Firma włoska pragnie zakupić w Polsce fajki. P/2555/3R/Sz.

Firma włoska poszukuje dostawców różnego rodzaju zabawek. P/4340/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MIESIĄCU LUTYM.

Ograniczenia dobrowolne połowów szprotów przez Spółdzielnię Rybacką, które ogarnęły znaczną część miesiąca nie zdołały przeszkodzić temu, że luty z 2.375.080 kg. ryb morskich złowionych w połowach przybrzeżnych stał się miesiącem bezwzględnego rekordu. Oczywiście, bez zastosowania ograniczeń, i należy dodać, — w razie większej chłonności rynku dla szprota wędzonego i świeżego rekord z lutego r. b. wypadły jeszcze znacznie wyżej. Z końcem miesiąca ustały ograniczenia ilościowe, gdyż zwiększyło się zapotrzebowanie wobec nadchodzącego postu. Stwierdzić wypada, że późno przypadająca Wielkanoc wywarła może w danym wypadku decydujący wpływ: przy Wielkanocy w końcu marca, jak nietrudno wywnioskować, nie byłoby mowy o sztucznem ograniczaniu połowów w lutym.

Nieodzownem się wydaje na przyszłość zastosowanie planu konsumcji szprotów w przedpostnym okresie, tak ażeby ograniczenie połowów straciło w jaknajwiększym stopniu rację bytu. Na ten właśnie okres, najlepiej zresztą nadający się (styczeń — luty) do dalekich transportów szprota nietylko wędzonego ale i świeżego, przygotowana być winna rokrocznie akcja propagandowa za spożyciem szprota z pokazami i zastosowaniem ulotek o spożyciu szprota, przyrządzaniu jego i konserwowaniu. Równolegle w tym okresie koniecznem by było wprowadzanie szprota do jadłospisu (zupy, zaprawiane szproty) w oddziałach wojskowych, oraz jadłodajniach, pensjonatach etc. przyczem koniecznem by było stworzenie odpowiednich warunków przewozu kolejowego i specjalnej taryfy.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego poszczególnych gatunków ryb zło-

wiono w lutym: szprotów 2.294.000 kg. (średnia wartość 6 gr. za kg), śledzików 55.940 kg. (0,25 zł. za kg), dorszy 8.730 kg. (0,30), łososi dużych 8.480 kg. (4.00 zł.), mielnic 200 kg. (2,40), troci 590 kg. (5,00) flądr 2.680 kg. (0,50), węgorzy 740 (1,20), szczupaków 2.420 kg. (1,60), okoni 300 (0,80), płotek 1000 (0,40).

Połowy szprotów, mimo ograniczenia, przewyższyły połowy z lutego 1934 r. o 303.000 kg. Rozbudowany przemysł wędzarniany całkowicie dawał sobie z tą ilością radę; zaczął on pracować na trzy zmiany dopiero z końcem miesiąca, kiedy to zaczął odczuwać się brak surowca już przy pełnem zatrudnieniu wielkich wędzarń w Gdyni.

Podział połowów pomiędzy obwody był następujący: Hel: 982.610 kg. wartości 92.428 złotych, od Jastarni do Wielkiej Wsi 402.390 kg., wartości 32.869 zł., od Chłapowa do granicy niemieckiej 2.660 kg. — 1.315 zł., od Pucka do Obłuża: 71.320 kg. — 8.987 zł., Gdynia: 916.100 kg. — 62.735 zł. (Gdynia — wzrost, w Helu spadek). W zbycie połowów — tendencja zwiększania udziału wędzarń jako głównego klijenta naszego rybołówstwa została zachowana. Wędzarnie zakupiły z ogólnej ilości 1.462.030 kg. wartości 95.654 zł., inni odbiorcy 910.450 kg. — 102.015 zł. do Gdańska wywieziono 2.600 kg. wartości 665 zł.

RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI W LUTYM.

Podobnie jak styczeń, miesiąc luty wykazał ożywione obroty w dowozie ryb tak z własnych połowów jak i z importu. Sami rybacy gdyńscy dowieźli 916 ton ryb, a dowozy rybaków z innych miejscowości do Gdyni były dość znaczne. Z zagranicy przywóz towarów rybnych wyniósł 3.030 ton, z czego przypada 122 tony drobnicy wyładowanej poza portem rybackim z 15 statków (z tego jeden polski). Do portu rybackiego zawinęło ogółem 16 statków (w tem trzy statki polskie) przywożąc 2.908 ton ryb: z Norwegji 7 statków z 414 ton śledzi solonych, 563 ton śledzi świeżych w lodzie, 477 ton śledzi zamrożonych, 2 tony dorszy i 4 tony konserw; z Islandji jeden statek z 538 ton śledzi solonych-matjasów; z Belgji 3 statki (w tem jeden polski) z 381 ton śledzi świeżych w lodzie; z Danji jeden kuter z 10 ton dorszy świeżych; z Holandji 3 statki (z czego 2 polskie) z 235 ton śledzi solonych; z Anglji jeden statek z 283 ton śledzi solonych. Poza portem rybackim (w porcie handlowym wyładowano: 13 ton tranu (Norwegja, Danja, Niemcy), 6 ton dorszy z Danji, 22 ton konserw rybnych (Holandja, Niemcy, Portugalja, Szwecja) i 82 ton śledzi solonych z Holandji.

Ogółem więc śledzi: solonych. było 1.552 ton, świeżych 944 ton, zamrożonych 477 ton, konserw 26 ton, tranu 13 i dorszy 18 ton.

Z portu rybackiego wysłano 224 wagonów z rybami, z czego tranzytem do Rumunji 6, do Czechosłowacji 7, do Gdańska 9, a reszta do kraju.

O ile obroty wędzarń gdyńskich były bardzo ożywione, to firmy importowe wykazywały bardzo słabe obroty zwłaszcza w śledziach solonych w związku z oczekiwanem obniżeniem cła. Kupcy krajowi oczekując zniżki celnej wstrzymują się od zakupów śledzi po obowiązującem cle.

KRONIKA

— **ZEBRANIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO**. Dnia 6 marca br. odbyło się zebranie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem p. prof. Siedleckiego. Na zebraniu tem złożono sprawozdanie za ubiegły rok oraz rozpatrzono i zatwierdzono budżet na rok następny.

A. CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM. W porcie rybackim w Gdyni notowano 2-go marca następujące ceny za oclone śledzie solone loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

Importowane angielskie „Yarmouth". Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85, takież ordinary 78, takież „trójka" 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78, spents 65.

Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth. Small matties ordinary 73, matties ordinary 76, matfulls ordinary 77.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Importowane angielskie matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE.

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 65, Slee i Vaar z r. 1933 — 34, takież z r. 1934 — 37, takież z roku 1935 — 39, śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg z grudnia 1934 roku 83.

B. Inne ryby importowane: norweskie śledzie zamrożone od 16 do 18 zł za skrzynkę 50 kg netto, ocloną, franco wagon. Śledzie świeże w lodzie norweskie 16 zł za 50 kg, śledzie świeże w lodzie bejgijskie 22 zł za 50 kg.

C. Przeróbka uszlachetniająca z importowanego surowca: F-ma POLONIA: oclone, śledzie solone francuskie pełne, za dużą beczkę 67 zł. śledzie solone belgijskie, puste, za dużą beczkę 57 zł, śledzie solone szwedzkie, 40/50 do 30/40 — 72 zł, śledzie solone norweskie SLOO 5/600 do 6/700 — 34 zł.

D. Polskie połowy — ryby świeże: szproty świeże, otrzymywali rybacy od Spółdzielni 2,50 zł za 50 kg, szproty świeże, sprzedawała Spółdzielnia wędzarniom 3 zł za 50 kg, dorsze świeże z połowów Bornholmu, płacono rybakom 8 zł za 50 kg, łosoś świeży, płacono rybakom w Helu od 4 zł do 4,40 zł za 1 kg.

Ryby wędzone, konserwy: szproty wędzone, dla fabryk konserw, skrzynki 16 kilowe — 16 gr za funt, szproty wędzone dla konsumcji, skrzynki à 3, 5, 11 i 12 funt. 17 gr za funt, konserwy, szproty w oliwie, puszka 400 gramów od 50 do 55 groszy za szt., konserwy, szproty w oliwie z dostawą do wszystkich miejscowości 60 gr za szt.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK SŁUŻBY ZAGRANICZNEJ R. P.

Podjęte zostały prace przygotowawcze do wydania Rocznika Służby Zagranicznej R. P. na rok 1935. Oprócz części urzędowej, zawierającej szczegółowy wykaz agend i urzędów podległych Min. Spraw Zagranicznych z uwzględnieniem wszystkich placówek dyplomatycznych i konsularnych polskich zagranicą (łącznie z placówkami honorowemi), Rocznik zawierać będzie dział ogłoszeniowy, zredagowany w ten sposób, by stanowił on jednocześnie dla urzędów zagranicznych materjał pomocniczy dla ich działalności handlowej, orjentujący co do istnienia i zakresu działania firm eksportowych polskich w poszczególnych gałęziach wytwórczości. Dla eksporterów polskich umieszczenie ogłoszeń w tem wydawnictwie jest bardzo celowe.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	5. 3.	9. 3.	13. 3.	16. 3.
Capella	12. 3.	16. 3.	20. 3.	23. 3.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 11. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	11. 3.	13. 3.
Egeria	18. 3.	20. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7. 3.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 9. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 7. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 25. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 25. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 20. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	25. 3.	26. 3.
Victor	30. 3.	2. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 30. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic. English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 20. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 3. — z Gdańska 22. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 29. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	18. 3.	20. 3.
Phoebus	21. 3.	23. 3.
Butt	25. 3.	27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 3.	22. 3.	27. 3.
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 3. — z Gdańska 27. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 11. 3.

s/s Berenice — z Gdyni 18. 3

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 28. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 3. — z Gdyni 21. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 21. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 19. 3. — z Gdyni 28. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 25. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas - Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 5. 3.
s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Smaland — z Gdyni 10. 3.
m/s Hemland — z Gdyni 17. 3.
m/s Erland — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanstates — z Gdyni 14. 3.
s/s City of Fairbury — z Gdyni 21. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 6. 3.
s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdyni 10. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3.
s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin", oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

8 marca:

s/s TAERNAN dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą PAM., Żegl. Polska.
s/s TCZEW lin. z Hamburga z towarami, Żegl. Polska.
s/s STILLESEE z tomasyną PAM i po węgiel, Bergenske.
s/s ORMINSTER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ENGLAND po węgiel, Bergenske.

9 marca:

s/s HAGUE lin. po ładunek jaj do Leith, Reinhold.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Norrköpingu z towarami, Bergenske.
s/s HOCHSEE z tomasyną, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.
s/s VIRGINIA NICOLAON po węgiel, Polrob.
s/s SCANDIA ze złomem, PAM.
s/s FORTUNATUS ze złomem, PAM.

10 marca:

s/s SMALAND lin. z portów Lewantu, Bergenske.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.
s/s IVERNIA lin. z cytrynami i pomarańczami z Sycylji, Bergenske.
s/s VALKYRIAN ze złomem, PAM.
s/s HANOE ze złomem, PAM.

11 marca:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Talinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów włoskich, z towarami, Rummel & Burton.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga z tow., Reinhold.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s HECTOR lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s SUOMEN POIKA po saletrę wapienną, PAM.
s/s HELGA BOEGE po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s STEELVILLE po węgiel, PAM.

12 marca:

s/s BORE VIII lin. z portów południowo - amerykańskich z towarami, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zachodnio - norweskich z towarami (nie ładuje), Bergenske.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z towarami, Żegl. Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s ALBERT lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

13 marca:

s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s CONDOR lin. z Antwerpji z towarami, Prowe.
s/s GUNDBORG SEGREIL po węgiel, PAM.

14 marca:

s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobnicą, PAM., Żegluga Polska.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku, Am.-Scantic Line.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s GOETE po węgiel, Bergenske.

15 marca:

s/s NIOBE lin. z portów Sycylji i Hiszpanji z owocami i drobnicą, PAM.
s/s SCOTIA lin. z portów śródziemnomorskich z towarami, Bergenske.
s/s WESTHOBOMAC dla ładowania, PAM.
s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.
s/s EROL po węgiel, PAM.
s/s ELGOE po węgiel, PAM.
s/s MINORCA lin. po towary do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s HINRICH PETERS ze złomem, Rummel & Burton.

16 marca:

s/s CALEDONIA lin. dodatk. z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Bergenske.
s/s LISBOA linji portugalsko-afrykańskiej, Bergenske.

17 marca:

m/s HEMLAND lin. z portów lewantyńskich, Bergenske.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.